



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4 .

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 121 ]

नई दिल्ली, सोमवार, अगस्त 28, 2000/भाद्र 6, 1922

No. 121]

NEW DELHI, MONDAY, AUGUST 28, 2000/BHADRA 6, 1922

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 28 अगस्त, 2000

सं. टीएएमपी/2/98-एमबीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धाराओं 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार बंदरों में भारित किए जाने वाले मुंबई पत्तन न्यास के दरों के मान के भाग-I और II को संशोधित करता है।

अनुसूची

मामला सं० टीएएमपी/2/98- एमबीपीटी

मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी)

आवेदक

आदेश

(जुलाई, 2000 के 19वें दिन को पारित किया गया)

यह मामला बंदरों में भारित किए जाने वाले दरों के मान के भाग-I और II के संशोधन से संबंधित मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है। बंदरों में भारित किए जाने वाले दरों के मान के 3 भाग हैं— भाग I बंदरों का प्रयोग करने वाले पोतों पर लाइसेंस शुल्क से संबंधित है; भाग II बंदरों में प्रहस्तन किए जाने वाले कुछ मालों पर घाटशुल्क और विलंब शुल्क प्रमारों से संबंधित है; और भाग III जहाज तोड़ने, निर्माण और पोत की मरम्मत के लिए प्रमारों संबंधी हार्ड शुल्क से संबंधित है। वर्तमान प्रस्ताव दरों के मान के भाग I और II के संशोधन के लिए है।

2. एमबीपीटी ने अपने प्रस्ताव में निम्नलिखित बातों का उल्लेख किया है :-

- (i) न्यू सासून फिश हार्बर का निर्माण 11 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत पर किया गया है। कृषि मंत्रालय ने पत्तन न्यास से वर्तमान दर ढांचे की समीक्षा करने का अनुरोध किया है, ताकि न केवल फिश जेट्टी के रख-रखाव और प्रचालनों के व्यय को पूरा किया जा सके, बल्कि फिशरी हार्बर में भविष्य में निवेश करने के लिए धन जुटाया जा सकेगा। कृषि मंत्रालय ने न केवल मछली पकड़ने वाले बेड़े बल्कि अन्य तट आधारित मत्स्य व्यापार संबंधी सुविधाओं के संबंध में भी प्रभारों के संशोधन के लिए सुझाव दिया है।
- (ii) पत्तन न्यास वर्तमान सासून डॉक और न्यू फिश जेट्टी के रख-रखाव और संचालन पर प्रति वर्ष 81 लाख रुपए का व्यय कर रहा है और इसके अलावा न्यू सासून फिश हार्बर प्रचालन और रख-रखाव पर अनुमानित 70 लाख रुपए का वार्षिक व्यय कर रहा है।
- (iii) न्यू सासून फिश हार्बर और नौका घाट पर फिश जेट्टी सहित सासून डॉक के प्रचालन और रख-रखाव पर अनुमानित व्यय मानते हुए तथा लगी हुई पूंजी पर 12.5% की संभावित आय दर और प्रारक्षित निधि में 3% के अंशदान तथा अगले तीन वर्षों के लिए लागत में 5% वृद्धि मानते हुए पत्तन यह अनुभव करता है कि फिश हार्बर से आदर्श आय वर्तमान 50 लाख रुपए प्रतिवर्ष की तुलना में लगभग 400 लाख रुपए प्रति वर्ष होनी चाहिए।
- (iv) पत्तन ने मछली ट्रालर मालिकों से बातचीत की थी, परंतु वे इस वृद्धि को स्वीकार करने के लिए तैयार नहीं थे। बातचीत के बाद पत्तन ने प्रस्तावित दर संशोधित कर दी थी। प्रयोक्ताओं के संघ ने सहकारी समितियों के लिए प्रभारों में 50% छूट की मांग की थी। इस अनुरोध को मान लिया गया था।

3. अपनाई जा रही पद्धति के अनुसार, एमबीपीटी का प्रस्ताव बार्ज मालिकों और मछुआरों की समितियों के बीच परिचालित किया गया था। इन प्रयोक्ताओं से प्राप्त टिप्पणियों का सारांश नीचे दिया गया है :-

(i) मैसर्स राज शिपिंग एजेंसीज लिमिटेड

बार्जों के लिए लाइसेंस शुल्क बढ़ाने के प्रस्ताव के अनुसार वर्तमान दर 10/- रुपए प्रति जीआरटी से बढ़ा कर 30/- रुपए प्रति जीआरटी करना बहुत अधिक वृद्धि है। पत्तन ने कोई सुविधा प्रदान नहीं की है। बंदरों में कोई निकर्षण नहीं किया गया है। तथापि, यदि वृद्धि की जानी आवश्यक है, तब यह सभी अन्य श्रेणियों के अनुसार होनी चाहिए।

) अन्तर्देशीय पोत और बार्ज स्वामी संघ

उन्होंने उल्लेख किया है कि बंदरों का 2 दशकों से निकर्षण नहीं किया गया है, जिसके परिणामस्वरूप बोट हार्ड पर कीचड़ जम गया है, जिससे उचित मरम्मत करना कठिन हो गया है। अनधिकृत झुगियां और अतिक्रमण हो गए हैं, जिनके विरुद्ध पत्तन न्यास ने कोई कार्रवाई नहीं की है। बंदर के निकर्षण के लिए एमबीपीटी से संयुक्त अम्यावेदन किया गया था ताकि हार्ड पर कीचड़ न जम सके, परंतु कोई कार्रवाई नहीं की गई है। देश के आयात और निर्यात में गिरावट आई है, जिससे बंदरों की उपयोगिता कम हो गई है और

उनकी आय में कमी आई है । मासिक लाइसेंस शुल्क में वृद्धि नहीं की जानी चाहिए । बर्थिंग के लिए प्रतिदिन प्रमार का प्रावधान होना चाहिए ।

(iii) करंजा मच्छीमार बीकेएस सोसायटी लिमिटेड

चूंकि, एमबीपीटी ने कोई व्यय नहीं किया है, इसलिए मछुआरों की मछली पकड़ने की नौकाओं और डीजल डिपुओं, डीजल टैंकरों, ट्रकों, आईस क्रशरों जैसी अन्य मदों और मत्स्य सहकारिताओं के स्वामित्व वाले ठेलों के लिए वाणिज्यिक दरें निर्धारित करने का प्रश्न उत्पन्न नहीं होता । मछुआरों और उनकी सहकारिताओं के वित्तीय हित की सुरक्षा के लिए राज्य मत्स्य पालन विभाग से परामर्श किया जाए ।

(iv) अखिल भारतीय नौवहन पोत उद्योग संगठनों का संघ

- (क) एमबीपीटी द्वारा समय-समय पर कोई निकर्षण नहीं किया गया है, जिससे पोतों के प्रस्थान के लिए पर्याप्त ड्राफ्ट प्राप्त करने में कठिनाइयां आती हैं ।
- (ख) पत्तन प्रमार बर्थिंग की तारीख से 30 दिन के लिए वैध रखे जाने चाहिए । इस समय बर्थिंग/भुगतान की तारीख कुछ भी होते हुए वैधता अवधि महीने के अंतिम दिन को समाप्त हो जाती है ।
- (ग) प्रस्थान करने वाले पोतों के लिए पत्तन प्राधिकरण की ओर से पीने के पानी की कोई सुविधा उपलब्ध नहीं है ।
- (घ) एमबीपीटी पत्तन देयताएं प्रत्येक महीने की पहली तारीख को एकत्र कर रहा है । इसके मददेनजर, यदि कोई पोत किसी माह विशेष की 30 तारीख को आता है और अगले महीने की छह तारीख को प्रस्थान करता है, तब भी उसे दो महीने का भुगतान करना पड़ता है । इससे उन्हें कठिनाई होती है । इसलिए, उन्होंने सुझाव दिया है कि पत्तन प्रमार पोत के आगमन की तारीख से एक महीने के लिए वैध हो सकते हैं ।
- (ङ) निकर्षण न होने के कारण उन्हें पर्याप्त ड्राफ्ट प्राप्त नहीं होता, पोतों को ऊंचे ज्वारमाटे की प्रतीक्षा करनी पड़ती है ।
- (च) नलों द्वारा पीने का पानी उपलब्ध कराने की कोई सुविधा नहीं है । उन्होंने यह सुविधा उपलब्ध कराने के लिए अनुरोध किया है ।

(v) महाराष्ट्र सागरी मत्स्य व्यावसायिक संघ

जहां तक तेल बंकरों/डीजल पंपों पर प्रमार लगाने का संबंध है, एमबीपीटी तेल टैंकरों के बंकरों के लिए आबंटित स्थान के वास्ते संबंधित पेट्रोल पंप धारकों से किराया वसूल कर रहा है । मछुआरों की समितियों द्वारा एमबीपीटी के प्रस्तावित लाइसेंस शुल्क को वहन करना कठिन होगा । तथापि, डीजल की खपत के लिए 500/-रुपए प्रति एक हजार किलोलीटर का एक सामान्य शुल्क भारित किया जाए ।

तोलने की मशीनें करंजा मच्छीमार सहकारी संस्था के पास होनी चाहिए और इस प्रयोजनार्थ लाइसेंस उक्त संस्था को जारी किया जाना चाहिए ।

प्रस्तावित लाइसेंस शुल्क तब तक मारित न किया जाए, जब तक कि न्यू सासून डॉक में सुविधाएं उपलब्ध नहीं हो जाती ।

4.1. इस मामले में एक संयुक्त सुनवाई 16 सितम्बर, 1999 को एमबीपीटी में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई के दौरान प्रयोक्ताओं द्वारा अपने-अपने संबंधित अम्यावेदन में उल्लिखित अनेक मुद्दों पर बल देने के अलावा निम्नलिखित अनुरोध किए गए थे :—

- (i) हेय बंडर में निकर्षण नहीं किया गया है ।
- (ii) कोई सुविधा नहीं दी गई है । पीने के पानी की सुविधा भी नहीं है । सफाई की सुविधा नहीं है और कैटीन तक की व्यवस्था नहीं है ।
- (iii) हज़ी बंडर का पहले आयात के लिए प्रयोग किया जाता था । अब पत्तन इस बंडर का केवल खतरनाक कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्रयोग कर रहा है । इसके परिणामस्वरूप हेय बंडर में भीड़भाड़ बढ़ गई है । हेय बंडर में सुविधाएं सुधारने की जरूरत है ।
- (iv) मछुआरों के लिए नीलामीकर्ताओं को नीलामी के लिए भुगतान करना आवश्यक नहीं होना चाहिए । वे उनके द्वारा पकड़ी गई मछलियां स्वयं बेचना चाहेंगे । नीलामीकर्ताओं और गैर-नीलामीकर्ताओं के लिए अलग-अलग क्षेत्र आबंटित किया जाना चाहिए ।
- (v) जहां तक तेल बंकरों/डीजल पंपों पर प्रभार लगाने का संबंध है, ये प्रभार प्रति खुदरा डिपो न होकर प्रति बंकर के आधार पर होने चाहिए । तथापि, तेल कंपनियों के प्रतिनिधियों ने सुझाव दिया है कि यह प्रहस्तन किए गए तेल की मात्रा के अनुसार होना चाहिए ।
- (vi) 700 नौकाओं की क्षमता की तुलना में, बिना किसी अतिरिक्त सुविधा के 1800 नौकाएं पंजीकृत हैं । इसके कारण भीड़भाड़ बढ़ गई है ।

4.2 अपने प्रत्युत्तर में एमबीपीटी ने उल्लेख किया है कि 1979 से कोई संशोधन नहीं किया गया है । वर्ष 1991 में इसे केवल सरल, युक्तिसंगत किया गया था, संशोधित नहीं किया गया था । इस समय प्रस्तावित संशोधन में इसकी लागत शामिल नहीं है । जहां तक नए हार्बर का संबंध है, भारत सरकार अनुदान प्रदान करती है, परंतु पत्तन ने प्रतिवर्ष लगभग 81 लाख रुपए खर्च किए हैं । भारत सरकार चाहती है कि पत्तन महाराष्ट्र सरकार के साथ हुई बातचीत के अनुसार प्रशुल्क निर्धारित करे । पत्तन ने यह कार्य कर लिया है । पत्तन ने केवल व्यय की गणना की है और पत्तन द्वारा लगाई गई पूंजी के बारे में कुछ नहीं किया है । केवल एक या दो बंडरों को छोड़कर पत्तन निकर्षण करता रहा है । पत्तन अधिसूचित स्तर को बनाए हुए है । अतिक्रमण ऐतिहासिक/राजनीतिक समस्या है । पत्तन उन्हें हटा नहीं सकता ।

5. जहां तक बंकरों/डीजल पंपों का संबंध है, संबंधित प्रयोक्ताओं की सहमति तैयार करने के लिए एमबीपीटी के साथ बातचीत करने के वास्ते समय दिया गया था । तथापि, एमबीपीटी ने सूचित किया है कि कोई सहमति नहीं हो सकी है । एमबीपीटी के साथ बातचीत के दौरान प्राइवेट विक्रेताओं ने कहा था कि वे अधिक से अधिक 1000/—रुपए प्रतिमाह की राशि का भुगतान कर सकते हैं । एमबीपीटी अनुभव करता

है कि तेल कंपनियां, जिनका उत्पाद मछुआरों को बेचा जाता है और जोकि वास्तविक लाभार्थी हैं, उन्हें लाइसेंस शुल्क के 50% का भुगतान करना चाहिए । मछुआरा समिति के मामले में वसूल की जाने वाली राशि प्रस्तावित राशि का एक-चौथाई होगी और शेष राशि तेल कंपनियों द्वारा वहन की जानी है ।

6.1 इस प्राधिकरण ने एमबीपीटी के प्रस्ताव पर दिनांक 2 अगस्त, 99 को आयोजित अपनी बैठक में विचार किया था, परंतु सूचना की कमी के कारण मामले को अंतिम रूप नहीं दिया जा सका । आम धारणा यह थी कि पत्तन प्रयोक्ताओं/मछली ट्रालरों को पत्तन द्वारा पीने के पानी, निकर्षण, चिकित्सा सुविधाएं, नीलामी के लिए स्थान आदि की कोई सुविधाएं उपलब्ध नहीं कराई जा रही थीं । इसे देखते हुए, भारित किए जाने वाले प्रशुल्कों और प्रदान की जा रही सुविधाओं के बीच स्पष्ट उपयुक्त संबंध न होने के कारण बंदरों में दरों के मान में विशेष वृद्धि को न्यायोचित नहीं ठहराया जा सकता । तदनुसार, यह निर्णय किया गया कि शामिल क्षेत्र, संशोधन के विस्तार, वर्तमान दरों, प्रस्तावित दरों, किए जाने वाले सुधारों, दी जाने वाली सुविधाओं, संशोधन के कारण (कारणों) और कोई अन्य संबद्ध सूचना के बारे में (एमबीपीटी से) स्पष्ट सूचना एकत्र की जाए ।

6.2 एमबीपीटी से 13 अगस्त, 99 को अपेक्षित सूचना तत्काल प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था । काफी विलंब के बाद और अनेक बार स्मरण कराने पर एमबीपीटी ने 2 जून, 2000 को ब्यौरा प्रस्तुत किया था ।

7. एमबीपीटी ने अपने उत्तर में निम्नलिखित बिंदुओं का उल्लेख किया है :-

- (i) बंदर के दरों के मान के भाग । और ।। के अंतर्गत प्रभारों को पिछले नौ वर्ष से संशोधित नहीं किया गया है ।
- (ii) पत्तन ने बंदरों में सामान्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए 1998-99 में 11.14 करोड़ रुपए का व्यय किया है । इसमें लगी हुई पूंजी का 3% की दर पर दो सांविधिक प्रारक्षित निधियों में अंशदान, 12.5% की दर पर ब्याज और संस्थापना लागत के अलावा 5% प्रतिवर्ष की दर पर अगले तीन वर्ष के लिए लागत में वृद्धि शामिल है । तथापि, इस कार्यकलाप से प्राप्ति तदनुसूची वर्ष के दौरान केवल 2.38 करोड़ रुपए है । यदि वर्तमान प्रस्ताव अनुमोदित कर दिया जाता है, तब भी प्रतिवर्ष कुल राजस्व केवल लगभग 4.25 करोड़ रुपए होने की आशा है । संभावित राजस्व विभिन्न बंदरों में सेवाएं प्रदान करने की कुल लागत की तुलना में बहुत कम है ।
- (iii) न्यू सासून फिश हार्बर का निर्माण 11 करोड़ रुपए की लागत से किया गया है । फिश हार्बर का आवर्ती प्रचालन और रख-रखाव व्यय लगभग 70 लाख रुपए प्रतिवर्ष है । लगी हुई पूंजी पर आय का विचार करते हुए तीन फिश हार्बर से न्यूनतम प्रतिवर्ष आय लगभग 400 लाख रुपए होनी आवश्यक है । तथापि, इन फिश हार्बर से वर्तमान राजस्व लगभग 50 लाख रुपए प्रतिवर्ष है ।
- (iv) न्यू सासून फिश हार्बर परियोजना के कार्यान्वयन के दौरान केन्द्रीय कृषि मंत्रालय के निर्देश पर 2.63 करोड़ रुपए की लागत पर पत्तन द्वारा एक वनस्पति उद्यान विकसित किया गया है । एमबीपीटी इसके रख-रखाव पर लगभग 38.5 लाख रुपए प्रतिवर्ष व्यय कर रहा है ।

8. एमबीपीटी ने तर्क दिया है कि बिना भुगतान के सेवाएं उपलब्ध कराने की आशा नहीं की जा सकती। एमबीपीटी ने यह भी उल्लेख किया है कि यह निष्कर्ष निकालना सही नहीं है कि फिश हार्बर में उसके द्वारा उपलब्ध कराई जा रही सुविधाएं अपर्याप्त हैं। इसने फिश हार्बर में इसके द्वारा उपलब्ध कराई जा रही निम्नलिखित सुविधाओं को सूचीबद्ध किया है :-

- (i) प्रयोक्ताओं को स्वच्छ जल की आपूर्ति बढ़ाने के लिए सासून डॉक तक पानी की अतिरिक्त लाइनें बिछाने के वास्ते बृहत्तर मुंबई नगर निगम को 1.53 करोड़ रुपए का भुगतान किया गया है।
- (ii) सुविधाजनक नौवहन के लिए न्यू फिश जेट्टी और सासून डॉक में नियमित अंतरालों पर निकर्षण किया जाता है और एमबीपीटी ने इस संबंध में काफी राशि खर्च की है।
- (iii) फिश हार्बर में प्राथमिक चिकित्सा के रूप में चिकित्सा सुविधा उपलब्ध है।
- (iv) दोनों जेट्टी में नीलामी के लिए आच्छादित हाल उपलब्ध कराया गया है। वस्तुतः, न्यू सासून डॉक फिश हार्बर में दो नए नीलामी हालों का भी निर्माण किया गया है।
- (v) सड़कों के रख-रखाव, जेट्टियों तक पहुंच मार्ग, फिश हार्बर में रोशनी, मछली कचरा और कूड़ा-कंकट हटाने जैसी और सेवाएं भी उपलब्ध कराई जा रही हैं।

9. एमबीपीटी ने उल्लेख किया है कि यातायात और राजस्व में परिणामी वृद्धि का सही तर्कसंगत मात्रा के साथ उल्लेख नहीं किया जा सकता। चूंकि, मासिक लाइसेंस शुल्क प्रभारों में 50% वृद्धि किए जाने का प्रस्ताव है, इस कारण राजस्व में लगभग 25 लाख रुपए प्रतिवर्ष की वृद्धि होने का अनुमान है। अन्य शीर्षों पर प्रभारों के वित्तीय निहितार्थ पहली बार क्रियान्वित किए जा रहे हैं, जोकि 10 लाख रुपए प्रतिवर्ष से अधिक नहीं होंगे।

10. इस मामले की जांच-पड़ताल के दौरान एकत्रित सूचना के संदर्भ में और समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर निम्नलिखित स्थिति उभरती है :-

- (i) फिश हार्बरों के भीतर स्थित तेल बंकरों/डीजल पंपों के लिए लाइसेंस शुल्क के संबंध में पत्तन से आगे सूचना प्राप्त होने तक निर्णय कर पाना संभव नहीं है। पत्तन ने उसके और बर्मा शैल ऑयल स्टोरेज एंड डिस्ट्रीब्यूटिंग कंपनी ऑफ इंडिया लिमिटेड के बीच निष्पन्न पट्टा करार की एक प्रति प्रेषित की है। यह पट्टा करार 15 वर्ष की अवधि के लिए दिसम्बर, 1954 में निष्पन्न किया गया था। पट्टा काफी पहले कालातीत हो चुका है और पत्तन द्वारा हाल के पट्टा करारों के बारे में कोई और ब्यौरा प्रस्तुत नहीं किया गया है। ऐसी सूचना की अनुपस्थिति में यह जांच करना संभव नहीं रहा है कि क्या पट्टा किराए से भिन्न अतिरिक्त प्रभारों को तेल बंकरों/डीजल पंपों पर कानूनी तौर पर लागू किया जा सकता है।
- (ii) फिश हार्बरों में उपलब्ध कराई गई विभिन्न सुविधाओं को सूचीबद्ध करते समय एमबीपीटी ने केवल स्वच्छ जल की आपूर्ति बढ़ाने के लिए अतिरिक्त जल पाइपें बिछाने के वास्ते बृहत् मुंबई नगर निगम को लगभग 1.53 करोड़ रुपए के किए गए भुगतान का उल्लेख किया है। तथापि, एमबीपीटी ने पीने के पानी की सुविधा की उपलब्धता का वास्तविक उल्लेख नहीं

किया है, जबकि संयुक्त सुनवाई के समय प्रयोक्ताओं ने इसकी शिकायत की थी। एमबीपीटी को फिश हार्बरों में पीने के पानी की पर्याप्त सुविधा सुनिश्चित करनी चाहिए।

- (iii) पत्तन द्वारा अब प्रस्तुत स्पष्टीकरण से यह स्पष्ट पता चलता है कि वृद्धि (बंदर के दरों के मान में उर्ध्वगामी संशोधन) संबंधी इसका प्रस्ताव पत्तन द्वारा उठाए जा रहे प्रचालनगत घाटे को कम करने से अधिक संबंधित है। पत्तन ने यह भी सूचित किया है कि फिश हार्बरों में आवश्यक सुविधाएं उपलब्ध कराई जा रही हैं। तथापि, विभिन्न बंदरों में उपलब्ध कराई जा रही सुविधाओं के बारे में कोई उल्लेख नहीं किया गया है।
- (iv) दरों में प्रस्तावित वृद्धि से केवल पत्तन द्वारा उठाए जा रहे प्रचालनगत घाटे में कमी होगी और संभवतः पूरी लागत और लगी हुई पूंजी पर वांछित आय पूरी तरह प्राप्त नहीं होगी। तथापि, न्यू सासून फिश हार्बर के विकास के लिए कृषि मंत्रालय से उसे प्राप्त अनुदान पर और लगी हुई पूंजी पर आय प्राप्त करने का एमबीपीटी का दृष्टिकोण सही नहीं है। हालांकि, कृषि मंत्रालय से प्राप्त अनुदान से एमबीपीटी को किसी प्रकार की आय की आशा नहीं करनी चाहिए। इसके लिए यह उचित है कि न्यू सासून फिश हार्बर में किए गए निवेश से सांविधिक प्रारक्षित निधि में 6% का अंशदान करे, जिससे कि फिश हार्बर के विकास और आधुनिकीकरण के लिए भविष्य में धन उपलब्ध हो सके। इसी प्रकार, एमबीपीटी द्वारा विकसित वनस्पति उद्यान के रख-रखाव की लागत फिश हार्बर से उत्पादित राजस्व से वसूल नहीं करनी चाहिए। यह व्यय एक सामाजिक वचनबद्धता होने के कारण पत्तन के लिए सामान्य ऊपरि शीर्ष का हिस्सा होना चाहिए और तदनुसार पत्तन की समग्र राजस्व आय गतिविधियों में वितरित किया जाना चाहिए।
- (v) यद्यपि पत्तन ने हाजी बंदर खतरनाक फार्गों के लिए आबंटित किया है, इसलिए, पत्तन को हेय बंदर में भीड़माड़ कम करने के लिए उसमें सुविधाओं में सुधार करना चाहिए।
- (vi) जहां तक 700 नौकाओं की क्षमता की तुलना में 1800 नौकाओं का पंजीकरण किए जाने का संबंध है, पत्तन को आगे देखना होगा और बंदरों में भीड़माड़ कम करने के लिए अधिक सुविधाएं उपलब्ध कराने के लिए कुछ समाधान के बारे में सोचना होगा।

11. परिणामतः और उपर्युक्त कारणों को देखते हुए यह प्राधिकरण बंदरों में भारित किए जाने वाले दरों के मान के भाग। और 11 को संशोधित करने संबंधी एमबीपीटी के प्रस्ताव का निम्नलिखित संशोधनों के शर्ताधीन अनुमोदन करता है :-

- (i) मासिक लाइसेंस शुल्क बंदर में नौका/ट्रालर के पंजीकरण की तारीख से भारित किया जाएगा और कैलेण्डर माह के आधार पर भारित करने की वर्तमान पद्धति की बजाए इसके बाद एक माह के लिए वैध होगा।
- (ii) फिश हार्बर के भीतर स्थित तेल बंकरों/डीजल पंपों के लिए लाइसेंस शुल्क संबंधी निर्णय तब तक के लिए लंबित रखा गया है, जब तक कि एमबीपीटी विशेष पट्टा विलेख द्वारा शासित वर्तमान पट्टाधारकों के मामले में ऐसा शुल्क लागू करने के कानूनी पहलू की आगे पुनः जांच नहीं कर लेता है।

12.1 बंदरों में भारित किए जाने वाले एम्बीपीटी के दरों के मान के संशोधित भाग । और ।।  
अनुबंध के रूप में संलग्न है ।

12.2 यह आदेश इसके अधिसूचित किए जाने की तारीख से 30 दिन समाप्त होने के तत्काल पश्चात प्रभावी हो जाएगा ।

एस. सत्यम, अध्यक्ष •

[विज्ञापन/3/4/143/2000/असा.]

अनुबंध

बंदरों में भारित किए जाने वाले दरों के मान के भाग । और ।।

भाग-।

लाइसेंस शुल्क

(क) पंजीकृत पोतों और बंदरों का प्रयोग करने वाले पोतों पर लगाया जाने वाला लाइसेंस शुल्क निम्नलिखित होगा :-

क्रम सं०	पोत का विवरण	भारित करने का आधार	प्रति जीआरटी मासिक लाइसेंस शुल्क(रुपए)
1.	मछली पकड़ने वाले पोत और ट्रालर	दर प्रति सकल पंजीकृत टन भार	15
2.	यात्री नौकाओं से भिन्न न्यू फ़ैरी घाटों का प्रयोग करने वाले पोत	— वही —	40
3.	(क) यात्री नौकाएं	— वही —	15
	(ख) बेड़े और होवरक्राफ्ट	— वही —	25
	(ग) सैर-सपाटे के लिए क्राफ्ट	— वही —	30
4.	उपर्युक्त श्रेणियों में शामिल न किए गए बाजों सहित अन्य पोत	— वही —	35

टिप्पणियां

- (1) वार्षिक आधार पर लाइसेंस शुल्क उपर्युक्त दरों का 8 गुना होगा ।
- (2) कार्यशील कार्गो, सर्वेक्षण कार्य, मरम्मत अथवा तहरने के प्रयोजनार्थ पत्तन न्यास बंदरों का प्रयोग करने वाले पोत उपर्युक्त "क" में विहित लाइसेंस शुल्क का एम्बीपीटी रोकड़ संग्रहण केन्द्र में भुगतान करेंगे और लाइसेंस पुस्तिका पर पृष्ठांकन प्राप्त करेंगे । तथापि, अपने नौतल पर मरम्मत



के लिए घाट/हार्ड में खड़े अथवा पार्श्व प्लेटें बदलने के लिए घाट/हार्ड में जैक पर खड़े अथवा निर्मित किए जा रहे पोतों पर भाग III (ii) के अनुसार प्रभार लगाए जाएंगे ।

- (3) पोत लाइसेंस पुस्तिका सदैव अपने साथ रखेंगे, जोकि निरीक्षण हेतु प्राधिकृत एमबीपीटी अधिकारियों द्वारा मांगने पर निरीक्षण के लिए प्रस्तुत करनी होगी ।
- (4) उपर्युक्त टिप्पणी सं० (1) से (3) में शामिल प्रावधानों का पालन करने में चूक पाए जाने पर पोतों को आसंघ अथवा बन्दी बना लिया जाएगा और महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का अधिनियम सं० 38) अथवा भारतीय पत्तन अधिनियम, 1908 (1908 का अधिनियम सं० 15) और उनके अंतर्गत विहित विनियमों में शामिल प्रावधानों के अनुसार बेच दिया जाएगा ।
- (5) इस भाग के अंतर्गत प्रभारों का भुगतान करने पर कोई पोत घाट के पास अथवा उस तक पहुंच मार्ग, किसी बेसिन में कोई विशेष स्थान लेने अथवा धारित करने, बंदर परिसर के किसी हिस्से, हार्ड प्लैट अथवा घाट, के लिए मात्र नहीं होगा ।
- (6) निम्नलिखित क्राफ्टों पर वार्षिक लाइसेंस शुल्क नहीं लगाया जाएगा, बशर्ते कि वे किराए पर न चल रहे हों :-

सीमाशुल्क, समुद्री पुलिस, केन्द्रीय अथवा कोई प्रांतीय सरकार और सर्वेक्षक । क्रू के निरीक्षण और अपने पोतों से यात्री उतारने अथवा चढ़ाने के संबंध में लगे हुए जहाजरानी कंपनियों के इंजनछाज और लांच ।

- (7) मासिक लाइसेंस शुल्क बंदर में नौका/ट्रालर के पंजीकरण की तारीख से भारित किया जाएगा और तत्पश्चात् एक माह के लिए वैध होगा ।
- (8) मासिक आधार पर लाइसेंस शुल्क का भुगतान करने का विकल्प चुनने वाले पोत बंदर में आगमन पर शुल्क का तत्काल भुगतान करेंगे और उन पर देय शुल्क का भुगतान किए बिना बंदर से प्रस्थान नहीं करेंगे । इस प्रावधान का पालन करने में चूक होने पर बोर्ड द्वारा समय-समय पर निर्धारित की जाने वाली दर पर मालिकों से ब्याज की वसूली की जाएगी ।
- (ख) न्यू फिश जेट्टी और न्यू सासून फिश हार्बर तथा ओल्ड सासून डॉक में प्रयोक्ताओं और सहायक व्यापार पर लाइसेंस शुल्क

क्रम सं०	कार्यकलाप	दरें
1.	आईस क्रशिंग मशीन	6000/-रुपए प्रतिवर्ष
2.	मछली नीलामीकर्ता	7500/-रुपए प्रतिवर्ष
3.	टेले	3000/-रुपए प्रतिवर्ष
4.	बर्फ पूर्तिकार	4000/-रुपए प्रतिवर्ष
5.	जल पूर्तिकार	6000/-रुपए प्रतिवर्ष
6.	परिवहन/वाहन लाइसेंस	(क) 500/-रुपए प्रति ट्रक प्रतिवर्ष (ख) 20/-रुपए प्रति ट्रक प्रतिदिन, यदि उपर्युक्त (क) में उल्लिखित परमिट नहीं है ।
7.	तोलने की मशीन (कांटावाला)	4000/-रुपए प्रतिवर्ष

टिप्पणियाँ

1. केवल वैध लाइसेंसधारकों को ही उपर्युक्त कार्य करने की अनुमति दी जाएगी ।
2. लाइसेंसों का नवीकरण वार्षिक आधार पर किया जाएगा ।
3. पंजीकृत मछुआरा सहकारी समितियों को उपर्युक्त लाइसेंस शुल्क में 50% की छूट प्रदान की जाएगी ।

## भाग-11

## घाटशुल्क और विलंब शुल्क प्रभार

(क) घाटशुल्क

हेय बंदर, हाजी बंदर, मेलट बंदर और न्यू फ़ैरी घाट (फिश जेट्टी को छोड़कर) तथा अलग से अधिसूचित किए जाने वाले अन्य बंदरों में प्रहस्तन किए जाने वाले कार्गो पर घाटशुल्क निम्नवत वसूल किया जाएगा :-

	विवरण	प्रभार का आधार	आयात (रुपए)	निर्यात (रुपए)
(क)	खतरनाक	प्रति टन	20	10
(ख)	नमक को छोड़कर गैर-खतरनाक	प्रति टन	12	6
(ग)	नमक	प्रति टन	3	3

(ख) विलंब शुल्क

- (i) हेय बंदर, हाजी बंदर, मेलट बंदर और न्यू फ़ैरी घाट (फिश जेट्टी को छोड़कर) तथा अलग से अधिसूचित किए जाने वाले अन्य बंदरों में प्रहस्तन किए जाने वाले कार्गो पर निम्नलिखित विलंब शुल्क भारित किया जाएगा :-

	विवरण	आयात (रुपए)	निर्यात (रुपए)
(क)	खतरनाक कार्गो	16	8
(ख)	गैर-खतरनाक कार्गो	4	2

- (ii) अन्य बंदरों पर उतारे गए कार्गो पर कोई विलंब शुल्क वसूल नहीं किया जाएगा । तथापि, अन्य बंदरों पर उतारा गया कार्गो उतराई के दिन घाट से सीधे सुपुर्दगी द्वारा अथवा आयातकों के परिसरों में स्थानांतरण द्वारा हटा दिया जाएगा । निर्यात कार्गो को पोतलदान के दिन घाट पर रखने की अनुमति दी जाएगी ।

### टिप्पणियां

- (1) बंदरों और/अथवा अन्यथा में उतारे गए अथवा पोतलदान के लिए लाए गए ऐसे किसी माल के संबंध में बोर्ड का कोई दायित्व नहीं होगा और इसके परिसर में होने के कारण देय प्रमारों की वसूली के उनके अधिकार के प्रति बिना किसी पूर्वाग्रह और दायित्व के वह मालिक, परेषिती अथवा पोतवणिक के जोखिम और लागत पर उन्हें हटा सकता है ।
- (2) बंदर सीमा से अभिप्राय घाटों और घाटों की निकटवर्ती भूमि के उस हिस्से से है, जो कि पारगमन में माल के लिए अलग से रखा गया है । कोई भी घाट, घाट के सामने से माप कर 15.25 मीटर तक फैला हो सकता है ।
- (3) कोई परेषिती अथवा पोतवणिक अथवा उसका एजेंट देय घाटशुल्क और किसी अन्य प्रमार का भुगतान किए बिना न्यासी के बंदरों से कार्गो का लदान करते हुए अथवा हटाते हुए पाया जाता है, तब उसे बंदरों पर भारित किए जाने वाले दरों के मान में उसके लिए उल्लिखित से दुगुने प्रमारों का भुगतान करना होगा ।
- (4) घाटशुल्क का निर्धारण बीजकों, विशिष्टियों के साथ-साथ सीमाशुल्क दस्तावेजों और आयात एवं निर्यात आवेदन पत्रों में दर्शाए गए मालों के सकल भार पर किया जाएगा । यदि सकल भार पूरे 100 कि०ग्रा० के गुणांक में नहीं है तो उसे प्रमार लगाने के लिए 100 कि०ग्रा० के अगले उच्चतर गुणांक में पूर्णांकित किया जाएगा ।

### भाग- II से संबंधित सामान्य नियम

- (1) उपर्युक्त दरों के मान के अंतर्गत उस स्थिति में प्रमार नहीं लगाए जाएंगे, जब माल बंदरों से मंडार किया गया हो और डॉक उपनियम 53 के प्रावधानों के अंतर्गत वहां लाया गया हो ।
- (2) न्यासी बोर्ड माल उतारने, पोत में लादने अथवा हटाने के लिए बंदरों में मजदूर उपलब्ध नहीं कराता । बंदरों में रखा सारा माल वहां पर परेषिती अथवा पोतवणिक के जोखिम और उनके प्रमार में रहता है ।
- (3) कंटेनरों और कंटेनरबंद कार्गो पर प्रमारों का निर्धारण डॉक में भारित दरों के मान के अनुसार किया जाएगा ।
- (4) किसी आवेदन पत्र एवं बिल अथवा बिल में वसूल किया जाने वाला प्रमार दस रुपए से कम नहीं होना चाहिए ।

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

## NOTIFICATION

New Delhi, the 28th August, 2000

**No. TAMP/2/98-MBPT.**—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby amends the Section I and II of Mumbai Port Trust Scale of Rates charged at the Bunders, as in the Order appended hereto.

## SCHEDULE

**Case No. TAMP/2/98 – MBPT****Mumbai Port Trust (MBPT)**

...

**Applicant****ORDER**

( Passed on this 19th day of July 2000 )

This case relates to a proposal received from the Mumbai Port Trust (MBPT) about amendment of Section I and II of its Scale of Rates charged at the Bunders. The Scale of Rates charged at the Bunders consists of 3 Sections – Section I relating to licence fees on vessels using Bunders; Section II deals with wharfage and demurrage charges of certain goods handled at Bunders; and Section III deals with hard fee relating to charges for ship breaking, construction and repair of vessel. The present proposal is for amendment of Section I and II of the Scale of Rates.

2. In its proposal, the MBPT has highlighted the following:

- (i). The New Sassoon Fish Harbour has been constructed at an estimated cost of Rs.11 crores. The Ministry of Agriculture have requested the Port Trust to review the existing rate structure so as to meet not only the expenses of operations and maintenance of the fish jetty, but also to raise funds for future investments in fishery harbour. The Ministry of Agriculture have suggested not only revision of charges in respect of fishing fleet, but also of other shore-based fish trade facilities.
- (ii). The Port Trust is incurring an expenditure of Rs.81 lakhs per annum on manning and maintenance of the existing Sassoon dock and New Fish Jetty, besides an estimated annual operation and maintenance expenditure of Rs.70 lakhs on New Sassoon Fish Harbour.
- (iii). Considering the estimated expenditure on operation and maintenance of Sassoon Dock, including the New Sassoon Fish Harbour, and Fish Jetty at Ferry Wharf, as well as the expected rate of return at 12.5% on capital employed and 3% contribution to reserves and considering escalations in cost at 5% for the next three years, the Port feels that the ideal income from fish harbours should be about Rs.400 lakh, as against the existing income of Rs.50 lakhs per annum.
- (iv). Discussions were held by the Port Trust with fish trawler owners, but they were not inclined to accept the increase. Subsequent to the discussions, the Port modified the proposed rate. The users Association sought of rebate of 50% in the charges to the co-operative societies. This request was agreed to.

3. In accordance with the procedure followed, the proposal of the MBPT was circulated among various barge owners and Fishermen Societies. The comments received from these users are summarised below:

(i). **M/s. Rai Shipping Agencies Limited**

The proposal to increase the licence fees for barges from the existing rate of Rs.10/- per GRT to Rs.30/- per GRT is on the high side. The Port has not provided any facility. No dredging has been done at the bunders. In case, however, any increase is to be made, it should be in line with all the other categories.

(ii). **Inland Vessel and Barge Owners Association**

They have stated that the bunders have not been dredged for more than 2 decades as a result of which mud has piled up on the boat hard making it impossible to carry out proper repairs. There are illegal slums and lot of encroachment for which no action is being taken by the Port Trust. A joint representation was made to MBPT to dredge the bunder so that the mud does not come on the hard, but no action has been taken. The country's imports and exports growth has come down, which has reduced the utility of Bunders as also their income has come down. Monthly licence fee rate should not be increased. There should be provision for per day charge for berthing.

(iii). **Karanja Machhimar V.K.S. Society Limited**

As MBPT have not incurred any expenditure, the question of fixing commercial rates for fishing boats of fishermen and other items like diesel outlets, diesel Tankers, truck, ice crushers and hand carts owned by the fisheries co-operatives does not arise. The State Fisheries Department may be consulted for safeguarding the financial interest of fishermen and their co-operatives.

(iv). **Federation of All India Sailing Vessels Industry Association**

- (a). No periodical dredging is done by the MBPT which creates problems for getting enough draft for sailing vessels.
- (b). Port charges should be kept valid for 30 days from the date of berthing. Currently validity expires on the last day of the month regardless of the berthing / payment date.
- (c). No drinking water facility is available for sailing vessels from the Port Authority.
- (d). The MBPT is collecting port dues on the first of every month. In view of this, even if the vessels arrives on the 30th of a particular month and leaves on sixth of the following month, it has to pay for two months. This creates hardship for them. They have, therefore, suggested that the port charges may be valid for one month from the date of arrival of the vessel.
- (e). For want of dredging, they are not getting enough draft. The vessels have to wait till high tide.
- (f). There is no facility for providing drinking water through taps. They have requested to restore this facility.

(v). **Maharashtra Sagari Matsyavyavasaiik Sangh**

As regards levy of charges on Bunkering oil / diesel pump, when MBPT is recovering the rent from the respective petrol pump holders for the space allotted for their bunkering oil tanks, MBPT's proposed licence fee would not be affordable for the fishermen societies. However, a general fee of Rs.500/- per thousand kilo liters for consumption of diesel may be charged.

The weighing scales should be with the Karanja machhimar Sahakari Sansatha and same Sansatha should be issued the licence for this purpose.

The proposed licence fees may not be charged till the facilities are available at the New Sassoon Dock.

4.1. A joint hearing in this case was held on 16 September 1999 at the MBPT. During the joint hearing the following submissions were made by the users besides reiteration of many of the points made in their respective representation:

- (i). Dredging is not being done at Hay Bunder.
- (ii). No facility is given. Even drinking water facility is not there. No cleaning facility or not even a canteen is provided.
- (iii). Haji Bunder was originally being used for import. Now the port is using this Bunder exclusively for handling hazardous cargo. This has resulted in congestion in Hay Bunder. There is need to improve facilities at the Hay Bunder.
- (iv). The Fishermen should not be required to pay for the auction to the auctioneers. They would desire to sell their catch themselves. Separate areas should be allocated for the auctioneers and non-auctioneers.
- (v). As regards levy of charges for bunkering oil / diesel pump, these should be on 'per bunker' basis and not on 'per outlet' basis. However, the representatives from oil Companies suggested that this should be with reference to the volume of oil handled.
- (vi). As against the capacity of 700 boats, 1800 boats are registered without any additional facilities. This has lead to congestion.

4.2. In response, the MBPT has stated that no revision has been done since 1979. In 1991, it was only simplified, rationalised, and not revised. Even the revision now proposed does not cover its cost. As regards new Harbour, Government of India gives grants but port has spent about Rs.81 lakhs per year. Government of India wanted the port to fix tariff with reference to the discussions with Maharashtra Government. The port has done that. The port has calculated only the expenditure and nothing on the capital employed by the Port. The port has been dredging except in one or two bunders. The port is now maintaining the notified levels. The encroachments are a historical / political problem. The port cannot remove them.

5. As regards Bunkering oil / diesel pump, the concerned users were given time for further negotiations with the MBPT for a consensus. However, the MBPT reported that no consensus could be arrived at. During the course of discussions with the MBPT, the private dealers have stated that at the most they can pay an amount of Rs.1,000/- per month. The MBPT feels that the oil companies whose product is sold to fishermen and who are the real beneficiaries, should pay 50% of the licence fees. In case of fishermen society, the amount recoverable will be  $\frac{1}{4}$  th of the amount proposed and the remaining has to be borne by the oil companies.

6.1. The proposal of the MBPT was considered by this Authority in its meeting held on 2 August 99; but the case could not be finalised due to lack of complete information. The general feeling was that the port was not providing any facilities such as drinking water, dredging, medical facilities, place for auction, etc., to the port-users/fishing trawlers. That being so, in the absence of a clearly understandable nexus between the tariffs charged and the services rendered, the specific increase in the Scale of Rates at the Bunder could not be held to be justified. Accordingly, it was decided that clear information might be collected (from the MBPT) about areas covered, extent of revisions, existing rates, proposed rates, improvements being effected, services provided, reason(s) for revision, and any other relevant information.

6.2. The MBPT was requested on 13 August 99 to furnish the requisite information urgently. After considerable delay, and on being reminded several times, the MBPT furnished the details on 2 June 2000.

7. In its reply, the MBPT has given following points:

- (i). The charges under Sections I and II of Bunder Scale of Rates have not been revised for the last nine years.
- (ii). The port has incurred an expenditure of Rs.11.14 crores in 98-99 on account of handling of general cargo at the Bunder. This includes contribution to the two statutory reserves @ 3% of capital employed, interest @ 12.5%, and escalation in cost for the next three years @ 5% per annum in addition to the establishment cost. The receipt from this activity, however, is Rs.2.38 crores only during the corresponding year. Even if the present proposal is approved, the aggregate revenue per annum is expected to be around Rs.4.25 crores only. The expected revenue is much less compared to the total cost of providing the services at various Bunder.
- (iii). The New Sassoon Fish Harbour has been constructed at a cost of Rs.11 crores. The recurring operation and maintenance expenditure of the Fish Harbour is about Rs.70 lakhs per annum. Considering the return on capital employed, the minimum income per annum from the three Fish Harbours need to be about Rs.400 lakhs. However, the existing revenue from these Fish Harbours is only about Rs.50 lakhs per annum.
- (iv). During the execution of the New Sassoon Fish Harbour Project, a Botanical Garden has been developed by the port, at the instance of the Union Agriculture Ministry, at a cost of Rs.2.63 crores. The MBPT is incurring about Rs.38.5 lakhs per annum towards its maintenance.

8. The MBPT has argued that services cannot be expected to be available without paying for it. The MBPT has also stated that it is not correct to conclude that facilities provided by it in the Fish Harbours are inadequate. It has listed out the following facilities provided by it at the Fish Harbours:

- (i). Remittance of Rs.1.53 crores to the Municipal Corporation of Greater Mumbai to lay additional water lines to Sassoon Docks to augment supply of fresh water to the users.
- (ii). Dredging at regular intervals at the New Fish Jetty and Sassoon Dock to facilitate easy navigation; and, a sizeable amount of money has been spent by the MBPT on this account.
- (iii). Medical facility in the form of first-aid is available in the Fish Harbours.
- (iv). A covered hall for auction is also provided at both the Jetties. In fact, at the New Sassoon Dock Fish Harbour, two new auction halls have also been constructed.

- (v). Further services like maintenance of roads and other approaches to the jetties, illumination of fish harbour area, removal of fish waste and garbage, etc.

9. The MBPT has mentioned that projection of traffic and resultant increase in revenue cannot be indicated with reasonable degree of accuracy. Since the monthly licence fee charges are proposed to be increased by 50%, the revenue on this account is estimated to go up by about Rs.25 lakhs per annum. The financial implications for charges on other heads which are being implemented for the first time will not be more than Rs.10 lakhs per annum.

10. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, and on a collective application of mind, the following position emerges:

- (i) A decision on the licence fee for bunkering oil / diesel pump situated inside the Fish Harbours is not possible till receipt of further information from the Port. The port has forward a copy of the lease agreement between it and the Burma Shell Oil Storage and Distributing Company of India Limited. The lease agreement has been executed in December 1954 for a term of 15 years. The lease has expired long ago and no further details of any of the recent lease agreements have been furnished by the Port. In the absence of such information, it has not been possible to examine whether additional charges other than lease rent can be legally enforced on bunkering oil / diesel pump.
- (ii). While listing out the various facilities provided at the Fish Harbours, the MBPT has mentioned only about remittance of about Rs.1.53 crores to the Municipal Corporation of Greater Mumbai to lay additional waterlines to augment supply of fresh water. However, the MBPT has not, in definite terms, indicated the availability of drinking water facility, which is one of the grievances aired by the users at the time of the joint hearing. The MBPT should ensure adequate drinking water facility at the Fish Harbours.
- (iii). The explanation now offered by the port clearly shows that the proposal for increase (an upward revision of the Bunder Scale of Rates) is more for reducing its operational loss. The port has also informed that the required facilities are being provided at the Fish Harbours. However, no mention has been made about the facilities provided at various Bunders.
- (iv). The proposed increase in the rates will only reduce the operational loss suffered by the port and may not adequately cover the total cost and the desired return on capital employed. However, the MBPT's approach of seeking return on capital employed even on the grant received by it from the Ministry of Agriculture of development of New Sassoon Fish Harbour is not correct. Though the MBPT should not expect any return from the grant received from the Ministry of Agriculture, it is appropriate for it to look for a 6% contribution to the mandatory reserves from the investment made in the New Sassoon Fish harbour which will make available funds in future for development and modernisation of the Fish Harbour. Likewise, the MBPT must not seek to recover the cost of maintenance of a Botanical Garden developed by it from only the revenue to be generated from the Fish harbour. This expenditure being a social obligation should be a part of general overhead of the port; and, accordingly, shall be distributed over the entire revenue earning activities of the port.
- (v). After the port has allocated the Haji Bunder for hazardous cargo, there is need for the port to improve facilities at the Hay Bunder to decongest it.
- (vi). As regards registration of 1800 boats as against the capacity of 700 boats, the port will have to look ahead and think of some solution for providing more facilities to decongest the Bunders.



11. In the result, and for the reasons given above the Authority approves the proposal of the MBPT towards revision of Section I and II of its Scale of Rates charged at the Bunders subject to the following modifications:

- (i). Monthly licence fee shall be charged from the date of registration of the boat/trawler at the Bunder, valid for one month thereafter as against the existing practice of charging on calendar month basis.
- (ii). The decision regarding licence fee for bunkering oil / diesel pump situated inside the Fish Harbour has been kept pending till the MBPT further re-examines the legal aspect of imposing such a fee in the case of existing lease holders covered by a specific Lease Deed.

12.1. The amended Sections I and II of MBPT Scale of Rates charged at Bunders is attached as Annex.

12.2. This Order shall come into effect after expiry of 30 days from the date of Notification of this Order.

S. SATHYAM, Chairman  
[ADVT/III/IV/143/2000/Exty.]

### **ANNEX**

Sections I and II of the Scale of Rates charged at the Bunders.

## **SECTION – I**

### **LICENCE FEES**

(A). Licence Fees will be levied on vessels registered and vessels using Bunders as under :

Sl. No.	Description of vessel	Basis of charging	Monthly Licence fees per GRT (Rs.)
1.	Fishing Vessels and Trawlers.	Rate per Gross Registered Tonnage.	15
2.	Vessels using New Ferry Wharf other than Passenger Boats.	- do -	40
3.	(a). Passenger Boats.	- do -	15
	(b). Catamarans and Hovercrafts.	- do -	25
	(c). Pleasure Crafts.	- do -	30
4.	Other vessels including Barges not covered in the above categories.	- do -	35

**NOTES**

- (1). Licence Fees on annual basis shall be 8 times the rates prescribed as above.
  - (2). Vessels using the Port Trust Bunders for the purpose of working cargo, undergoing survey, repairing or idling, shall pay Licence Fees as prescribed at 'A' above at the MBPT Cash Collection Centre and obtain an endorsement on the Licence Book. However, the Vessels occupying the Warf / Hard for repairs on its keel or jacked up on the wharf / hard for changing side plates etc. or being constructed will attract charges under Section III (ii).
  - (3). Vessels must always carry with them the Licence Book which shall be presented for inspection whenever so demanded by the MBPT officials authorised for such inspection.
  - (4). Default in adherence to the provisions contained in Notes (1) to (3) above shall render the vessels being distrained or arrested and sold in accordance with the provisions contained in the Major Port Trusts Act, 1963 (Act No.38 of 1963) or the Indian Ports Act, 1908 (Act No.15 of 1908) and Regulations that may be prescribed thereunder.
  - (5). Payment of charges under this Section shall not entitle a vessel to take up or retain any particular position, in a basin, alongside a wharf or the approach there to, a Hard, Flat or Wharf or any other portions of the Bunder premises.
  - (6). Annual Licence Fees will not be levied on the following craft provided they do not ply for hire:

Customs, Water Police, the Central or any Provincial Government and Surveyors. Also fenders and launches of Shipping Companies employed in connection with the inspection of crew and landing or embarking passengers from their own vessels.
  - (7). Monthly licence fee shall be charged from the date of registration of the boat/trawler at the Bunder, valid for one month thereafter.
  - (8). Vessels opting to pay Licence Fees on monthly basis shall pay the fees immediately on their arrival at the Bunders and shall not leave the bunders without payment of the fees due from them. Default in adherence to this provision shall render recovery of interest from the owners at the rate prescribed by the Board from time to time.
- (B). Licence Fees on users and ancillary trade at New Fish Jetty and New Sassoon Fish Harbour and Old Sassoon Dock.

Sr. No.	Activity	Rates ( In Rupees)
1.	Ice Crushing Machine	6000 per annum
2.	Fish Auctioneers	7500 per annum
3.	Hand Carts	300 per annum
4.	Ice Suppliers	4000 per annum
5.	Water Supplier	6000 per annum
6.	Transport / Vehicles Licensing	(a). 500 per truck per annum. (b). 20 per truck per day if permit at (a) above is not held.
7.	Weighing Scale (Katawala)	4000 per annum

**NOTES**

1. Only valid licence holders shall be allowed to carry out above activity.
2. The licences shall be renewed on annual basis.
3. Registered Fishermen's Co-operative societies will be granted rebate of 50% in the above licence fees.

**SECTION - II****WHARFAGE AND DEMURRAGE CHARGES****(A). WHARFAGE**

On cargo handled at Hay Bunder, Haji Bunder, Malet Bunder and New Ferry Wharf (except Fish Jetty) and such other Bunders as may be notified separately, wharfage will be recovered as under:

	Description	Basis of charge	Import Rs.	Export Rs.
(a).	Hazardous	Per Tonne	20	10
(b).	Non-Hazardous excluding salt	Per Tonne	12	6
(c).	Salt	Per Tonne	3	3

**(B). DEMURRAGE**

- (i). On cargo handled at Hay Bunder, Haji Bunder, Malet Bunder and New Ferry Wharf (except Fish Jetty) or such other Bunders as may be notified separately, demurrage shall be charged as follows:

	Description	Rate per Tonne per day or part thereof	
		Import Rs.	Export Rs.
(a).	Hazardous cargo	16	8
(b).	Non-Hazardous cargo	4	2

- (ii). No demurrage shall be recovered on cargo landed at other Bunders. Cargo landed at other Bunders, however, shall be removed from wharf on the day of landing either by direct delivery or by shifting to importers premises. The export cargo shall be allowed to be kept on wharf on the day of shipment.

#### NOTES

- (1). The Board is under no liability whatsoever in respect of any such goods landed at or brought for shipment from the Bunders and / or otherwise, being on its premises and may move them at the risk and cost of the owner, consignee or shipper without incurring any liability and without prejudice to their right to recover the charges due.
- (2). Bunder limit means such portion of the wharves and land adjoining the wharves set aside for goods in transit. A wharf may extend to 15.25 meters measured from the wharf front.
- (3). Any consignee or shipper or his agent found shipping or removing cargo from any of the Trustees' Bunders without first paying the wharfage and any other charges due shall be liable to pay double the charges laid down for the same in the Scale of Rates charged at the Bunders.
- (4). Wharfage will be assessed on the gross weight of the goods as shown in the invoices and specifications together with Customs documents and Import and Export Applications. Gross Weight, if not in exact multiple of 100 kgs. will be rounded off to the next higher multiple of 100 kgs. for levy of the charges.

#### GENERAL RULES TO SECTION - II

- (1). The charges under the Scale of Rates as above will not be leviable on goods stored at the Bunders and removed there to under the provisions of Docks Bye Law No.53.
- (2). The Board of trustees do not provide labour at the Bunders for the landing shipping or removal of goods. All goods lying at the Bunders remain there at the risk of the consignee or shippers and are in their charge.
- (3). Charges on containers and containerised cargo shall be assessed in accordance with the Scale of Rates charged at the Docks.
- (4). The minimum charge recovered in any Application-cum-Bill or Bill should not be less than Ten Rupees.
-